Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/2296

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
III/6 — 95000 — 5351/67

Bonn, den 23. November 1967

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (7. Änderung) und des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt (1. Änderung)

nebst Begründung (Anlage 1) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 13. Oktober 1967 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Entwurf, wie aus der Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Die Bundesregierung stimmt den Änderungsvorschlägen des Bundesrates zu.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Brandt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg,
Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (7. Änderung) und des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt (1. Änderung)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung vom 22. Oktober 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 1729) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 1 werden folgende Wörter gestrichen:

   „vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70)".

2. In § 1 Abs. 2 werden nach dem Wort „Drachen," das Wort „Fallschirme" und ein Komma eingefügt.

3. In § 2 Abs. 3 werden die Wörter „Fallschirme und" gestrichen.

4. § 4 Abs. 4 Satz 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

   „Das gleiche gilt auch für Prüfungsratsmitglieder bei Prüfungsflügen und für Luftfahrer, die andere Luftfahrer in ein Luftfahrzeugmuster einweisen oder mit diesem vertraut machen, es sei denn, daß ein anderer als verantwortlicher Luftfahrzeugführer bestimmt ist. Bei Übungs- und Prüfungsflügen ohne Begleitung von Fluglehrern oder Prüfungsratsmitgliedern bedürfen Luftfahrer keiner Erlaubnis, wenn es sich um Flüge handelt, die von Fluglehrern oder Prüfungsratmitgliedern angeordnet und beaufsichtigt werden."

5. In § 5 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „oder Fallschirmabspringer" gestrichen.

6. In § 21 Abs. 1 Satz 2 wird das Wort „Flugpreise" durch „Beförderungsentgelte" ersetzt.

7. § 25 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

   „(1) Luftfahrzeuge dürfen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze nur starten und landen, wenn der Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigte zugestimmt und die Luftfahrtbehörde eine Erlaubnis erteilt hat. Sie dürfen außerdem auf Flugplätzen außerhalb der in der Flugplatzgenehmigung festgelegten Start- und Landebahnen oder außerhalb der Betriebsstunden des Flugplatzes nur starten und landen, wenn der Flugplatzunternehmer zugestimmt und die Genehmigungsbehörde eine Erlaubnis erteilt hat. Die Erlaubnis nach Satz 1 oder 2 kann allgemein oder im Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden."

8. § 25 Abs. 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

   „(2) Absatz 1 gilt nicht, wenn

   1. der Ort der Landung infolge der Eigenschaften des Luftfahrzeugs nicht vorausbestimmbar ist oder
   2. die Landung aus Gründen der Sicherheit oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person erforderlich ist. Das gleiche gilt für den Wiederstart nach einer solchen Landung mit Ausnahme des Wiederstarts nach einer Notlandung."

9. § 25 Abs. 4 wird gestrichen.

10. In den Überschriften vor §§ 29 und 55 wird das Wort „Bestimmungen" durch das Wort „Vorschriften" ersetzt.

11. Nach § 29 wird folgender neuer § 29 a eingefügt:

    „§ 29 a

    Die für die Durchführung der Luftaufsicht auf Flugplätzen erforderlichen Räume hat der Unternehmer des Flugplatzes gegen Vergütung seiner Selbstkosten bereitzustellen und zu unterhalten. Auf Flugplätzen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, hat der Unternehmer des Flugplatzes die Kosten der Luftaufsicht zu tragen. Die Vorschriften des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung bleiben unberührt."

12. In § 31 Abs. 1 werden folgende Wörter gestrichen:

    „vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70)" und „vom 30. November 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 354)".

13. § 31 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 erhält folgende Fassung:

„1. die Erteilung der Erlaubnis für Privatflugzeugführer, Berufsflugzeugführer 2. Klasse, nicht berufsmäßige Führer von Drehflüglern, Führer von Motorseglern, Segelflugzeugführer, Freiballonführer und Fallschirmabspringer, Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen und sonstigem verkehrszulassungspflichtigen Luftfahrtgerät sowie die Erteilung der Berechtigungen nach der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal an diese Personen (§ 4);

2. die Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen und die Bestellung ärztlicher Sachverständiger für die fliegerärztlichen Untersuchungen der in Nummer 1 genannten Luftfahrer (§ 4);

3. die Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung des in Nummer 1 genannten Luftfahrtpersonals (§ 5);".

14. § 31 Abs. 2 Nr. 16 erhält folgende Fassung:

„16. die Erteilung der Erlaubnis zu besonderer Benutzung des Luftraums für

a) Kunstflüge,

b) Schleppflüge,

c) Reklameflüge,

d) Abwerfen von Gegenständen aus Luftfahrzeugen,

e) Aufstieg von Frei- und Fesselballonen,

f) Steigenlassen von Drachen, Flugmodellen und Flugkörpern mit Eigenantrieb,

g) Abweichung von Sicherheitsmindestflughöhen und Sicherheitsmindestabständen

mit Ausnahme der Erlaubnisse, die von der Bundesanstalt für Flugsicherung erteilt werden (§ 32);".

15. In § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 werden die Wörter „und Fallschirmabspringer" gestrichen.

16. In § 32 Abs. 1 Satz 4 wird das Wort „Flugpreise" durch „Beförderungsentgelte" ersetzt.

17. In § 32 Abs. 2 werden die Wörter „des Innern" gestrichen und durch die Wörter „für Gesundheitswesen" ersetzt.

18. In § 32 Abs. 3 Satz 2 wird „§ 5 Abs. 2" geändert in „§ 3 Abs. 2"; die folgenden Wörter werden gestrichen: „vom 30. November 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 354)".

19. § 32 Abs. 3 Satz 3 erhält folgende Fassung:

„Der Bundesminister für Verkehr kann die Befugnis, die zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendigen Einzelheiten über die Durchführung der Verhaltensvorschriften nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 sowie über die Durchführung der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften zu regeln, auf die Bundesanstalt für Flugsicherung und das Luftfahrt-Bundesamt übertragen."

20. § 57 wird gestrichen.

21. In § 58 Abs. 1 Nr. 2 werden die Wörter „oder Fallschirmabspringer" gestrichen.

22. § 60 Abs. 1 Nr. 4 erhält folgende Fassung:

„4. als Führer eines Luftfahrzeugs entgegen § 25 Abs. 1 startet oder landet,".

23. Nach § 62 werden folgende Vorschriften angefügt.

„§ 63

(1) Die Straf- und Bußgeldvorschriften der §§ 58 bis 61 gelten auch für denjenigen, der als vertretungsberechtigtes Organ einer juristischen Person, als Mitglied eines solchen Organs, als vertretungsberechtigter Gesellschafter einer Personenhandelsgesellschaft oder als gesetzlicher Vertreter eines anderen handelt. Dies gilt auch dann, wenn die Rechtshandlung, welche die Vertretungsbefugnis begründen sollte, unwirksam ist.

(2) Den in Absatz 1 bezeichneten Personen steht gleich, wer mit der Leitung oder Beaufsichtigung des Unternehmens oder eines Teils des Unternehmens eines anderen beauftragt oder von diesem ausdrücklich damit betraut ist, in eigener Verantwortung Pflichten zu erfüllen, die dieses Gesetz oder die zu diesem Gesetz ergangenen Rechtsverordnungen auferlegen.

§ 64

(1) Begeht jemand in einem Unternehmen eine in den §§ 58 bis 61 mit Strafe oder Geldbuße bedrohte Handlung, so kann gegen den Inhaber oder Leiter des Unternehmens oder den gesetzlichen Vertreter des Inhabers, gegen ein Mitglied des zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organs einer juristischen Person oder einen vertretungsberechtigten Gesellschafter einer Personenhandelsgesellschaft eine Geldbuße festgesetzt werden, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig ihre Aufsichtspflicht verletzt haben und der Verstoß hierauf beruht.

(2) Die Geldbuße beträgt im Falle eines Verstoßes gegen § 59 oder § 60 bei vorsätzlicher Aufsichtspflichtverletzung bis zu zehntausend Deutsche Mark, bei fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung bis zu fünftausend Deutsche Mark. Im Falle eines Verstoßes gegen § 58

oder § 61 bestimmt sich die Geldbuße nach dem Höchstmaß der für den Verstoß angedrohten Geldbuße; bei fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung beträgt sie bis zur Hälfte dieses Höchstmaßes.

§ 65

(1) Begeht jemand als Mitglied des zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organs einer juristischen Person oder als vertretungsberechtigter Gesellschafter einer Personenhandelsgesellschaft eine Straftat nach § 59 oder § 60 oder eine Ordnungswidrigkeit nach § 58 oder § 61, so kann auch gegen die juristische Person oder die Personenhandelsgesellschaft eine Geldbuße festgesetzt werden.

(2) Die Geldbuße beträgt, wenn die Straftat vorsätzlich begangen worden ist, bis zu zehntausend Deutsche Mark, wenn sie fahrlässig begangen worden ist, bis zu fünftausend Deutsche Mark. Ist eine Ordnungswidrigkeit nach § 58 oder § 61 begangen worden, so ist die Geldbuße nach diesen Vorschriften zu bemessen.

§ 66

Verwaltungsbehörde im Sinne des § 73 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist, soweit dieses Gesetz nicht von Landesbehörden ausgeführt wird:

1. Die Bundesanstalt für Flugsicherung im Bereich der ihr übertragenen Aufgaben,
2. das Luftfahrt-Bundesamt im Bereich der Aufgaben, die ihm übertragen sind oder für die der Bundesminister für Verkehr zuständig ist.

Die Verwaltungsbehörde entscheidet auch über die Abänderung und Aufhebung eines rechtskräftigen, gerichtlich nicht nachgeprüften Bußgeldbescheides (§ 66 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten)."

Artikel 2

Das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 354) wird wie folgt geändert:

1. § 2 erhält folgende Fassung:

„(1) Das Luftfahrt-Bundesamt hat insbesondere folgende Aufgaben:

1. die Prüfung oder Überwachung der Prüfungen zur Feststellung der Verkehrssicherheit (Lufttüchtigkeit) des Luftfahrtgeräts nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät,
2. die Zulassung der Muster des Luftfahrtgeräts,
3. die Zulassung des Luftfahrtgeräts zum Luftverkehr,
4. die Führung der Luftfahrzeugrolle sowie sonstiger Verzeichnisse für Luftfahrtgerät,
5. die Erteilung der Erlaubnis für Berufsflugzeugführer 1. Klasse, Linienflugzeugführer, berufsmäßige Führer von Drehflüglern, Flugnavigatoren, Flugingenieure und Führer von Luftschiffen sowie die Erteilung der Berechtigungen nach der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal an diese Personen,
6. die Anerkennung fliegerärztlicher Untersuchungsstellen für die fliegerärztliche Untersuchung der in Nummer 5 genannten Luftfahrer,
7. die Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung der in Nummer 5 genannten Luftfahrer,
8. die Erteilung der Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät und Flugdienstberater,
9. die Erteilung von Besatzungsausweisen für Fluglinienpersonal,
10. die Abnahme der Prüfungen zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung von den nicht in Nummer 5 genannten Luftfahrern,
11. die Vorarbeiten für den Erlaß der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften für Luftfahrtgerät und der Ausbildungs- und Prüfvorschriften für Luftfahrtpersonal,
12. die fachliche Untersuchung der Störungen bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen und die Mitwirkung bei der Verhütung von Luftfahrzeugunfällen,
13. die Mitwirkung bei der Durchführung des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge,
14. die Sammlung von Nachrichten über Luftfahrtpersonal und Luftfahrtgerät sowie die Auskunftserteilung über diese Nachrichten,
15. die Sammlung und die Sichtung von Berichten und sonstigen Unterlagen über die Luftfahrttechnik, den Betrieb von Luftfahrtgerät und das Luftfahrtpersonal, soweit sie für die Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes notwendig sind,
16. die Prüfung des technischen und betrieblichen Zustandes und der finanziellen Leistungsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen, für deren Genehmigung der Bundesminister für Verkehr oder das Luftfahrt-Bundesamt zuständig sind,

17. auf Antrag die Erstattung von Gutachten über die Prüfung des technischen und betrieblichen Zustandes und der finanziellen Leistungsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen, für deren Genehmigung die Länder zuständig sind.

(2) Der Bundesminister für Verkehr kann dem Luftfahrt-Bundesamt weitere Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Luftfahrt zuweisen.

2. §§ 3 und 4 entfallen.

3. § 5 wird § 3. Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

   „(2) Der Bundesminister für Verkehr beruft zu seiner Beratung für den Erlaß der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften für Luftfahrtgerät einen Ausschuß."

4. § 6 wird § 4.

Artikel 3

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung dieses Gesetzes gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes, soweit in diesen Rechtsverordnungen die Geltung in Berlin nicht ausdrücklich ausgeschlossen wird. Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

Artikel 4

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Luftverkehrsgesetz und das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt in ihrer neuen Fassung bekanntzumachen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlauts zu berichtigen.

Artikel 5

Dieses Gesetz tritt am . . . . in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Die notwendige Neuregelung des Prüf- und Zulassungswesens von Luftfahrtgerät bedingt Änderungen des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 22. Oktober 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 1729) und des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 354), der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vom 19. Juni 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 370) und der Prüfordnung für Luftfahrtgerät vom 21. August 1936 (Nachrichten für Luftfahrer S. 639). Der Gesetzentwurf berücksichtigt diese Neuregelungen und enthält darüber hinaus Änderungen, die sich als notwendig erwiesen haben, so insbesondere bei der Zuständigkeitsaufteilung für die Erlaubniserteilung an Luftfahrtpersonal auf Grund der neugefaßten Prüfordnung für Luftfahrtpersonal vom 5. April 1967 (Bundesgesetzbl. I S. 413).

II. Besonderes

Zu Artikel 1

Nummer 1

Die Streichung der Daten entspricht der derzeitigen Gesetzesübung, sie trägt zukünftigen Änderungen des Gesetzes Rechnung.

Nummer 2 und 3

Die bisherige Regelung, Fallschirme nicht als Luftfahrzeuge zu behandeln, hat sich nicht als praktisch erwiesen. Die Neuregelung dient der Vereinfachung und unterwirft die Fallschirme den für Luftfahrzeuge geltenden Vorschriften.

Nummer 4

Durch die Ergänzung werden die Prüfungsratmitglieder und andere Luftfahrer, die Einweisungen vornehmen, den Fluglehrern gleichgestellt und damit verantwortliche Luftfahrzeugführer. Es kann jedoch Abweichendes bestimmt werden, z. B. wenn bei der Abnahme von Prüfungen ein Prüfungsratsmitglied die Musterberechtigung für das Luftfahrzeug nicht besitzt, folglich die Verantwortung für die Führung des Luftfahrzeugs auch nicht übernehmen kann.

Nummer 5

Da nach der Ergänzung des § 1 Abs. 2 auch die Fallschirme zu den Luftfahrzeugen zählen, sind die Fallschirmabspringer Luftfahrer (vgl. zu Nummer 2 und 3).

Nummer 6

Die Änderung dient der Angleichung an den allgemeinen Sprachgebrauch (vgl. § 12 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b PBefG).

Nummer 7

Die Neufassung stellt sicher, daß Landungen auf Flugplätzen außerhalb der Start- und Landebahnen und der Betriebsstunden nur mit besonderer Genehmigung vorgenommen werden dürfen (vgl. auch zu Nummer 22).

Nummer 8

Die Änderung befreit auch die Landung zu einer Hilfeleistung in Notfällen, die nicht auf einem Unfall beruhen, von der Genehmigungspflicht des § 25 Abs. 1. Ferner ist der Wiederstart nach einer Landung aus Gründen der Sicherheit oder der Hilfeleistung genehmigungsfrei, weil Start und Landung in dieser Hinsicht ein einheitliches Ganzes bilden und nicht unterschiedlich behandelt werden können. Ausgenommen ist der Wiederstart nach einer Notlandung.

Nummer 9

Vgl. zu Nummer 5.

Nummer 10

Die Änderung dient der Anpassung an den allgemeinen Sprachgebrauch.

Nummer 11

Die Vorschrift entspricht dem Grundgedanken des § 9 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung, sie gewährleistet Unterbringung der Luftaufsicht auf Flugplätzen. Soweit auf Flugplätzen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, Luftaufsicht durchgeführt wird, ist es entsprechend dem § 9 Abs. 4 a. a. O. zugrundeliegenden Gedanken gerechtfertigt, die Kosten hierfür den Unternehmern der Flugplätze aufzuerlegen.

Nummer 12

Vgl. zu Nummer 1.

Nummer 13

§ 31 Abs. 2 Nr. 1 sah bisher vor, daß die Verkehrszulassung der Ballone, Segelflugzeuge und deren Startwinden von den Ländern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung durchzuführen ist. Diese Zuständigkeit soll auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen werden. Auf die Begründung zu Artikel 2 Nr. 1 wird verwiesen. Der Zuständigkeitskatalog der Länderaufgaben ist um die Erteilung der Erlaubnis für Führer von Motorseglern, Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen und sonstigem verkehrszulassungspflichtigen Luft-

fahrtgerät erweitert worden und schließt die Erteilung der Berechtigungen ein.

Die Prüfung für die Instrumentenflugberechtigung für alle Luftfahrer ist auf das Luftfahrt-Bundesamt übergegangen (vgl. Artikel 2 Nr. 1). Diese Neuregelung beruht auf den Bedürfnissen der Praxis.

Nach der Regelung in § 31 Abs. 2 Nr. 2 ist bereits bisher verfahren worden. Es erschien jedoch zweifelhaft, ob sich die Befugnis hierzu aus § 31 Abs. 2 Nr. 2 der alten Fassung herleiten ließ. Die Einfügung der Nummer 2 dient daher der Klarstellung.

§ 31 Abs. 2 Nr. 3 entspricht der bisherigen Nummer 3, bezieht sich jedoch nunmehr auf sämtliches in Nummer 1 genanntes Luftfahrtpersonal, darunter auch die bisher besonders aufgeführten Fallschirmabspringer.

Nummer 14

Flugkörper mit Eigenantrieb gewinnen immer mehr an Bedeutung. Ihr Aufstieg bedarf nach § 16 Abs. 5 LuftVO einer besonderen Erlaubnis. Diese Erlaubnis wurde bisher schon von den Ländern erteilt. Die Einfügung in § 31 Abs. 2 Nr. 16 Buchstabe f dient der Klarstellung dieser Zuständigkeit. Die Benutzung des Luftraums für turnerische und seiltänzerische Übungen an Bord von Luftfahrzeugen und für Fallschirmabsprünge zu Übungs- und Vorführungszwecken ist nach der LuftVO erlaubnisfrei, so daß eine Zuständigkeitsregelung nicht notwendig ist.

Nummer 15

Vgl. zu Nummer 5.

Nr. 16

Vgl. zu Nummer 6.

Nummer 17

Nach dem Gesetz über den Übergang von Zuständigkeiten auf dem Gebiete des Rechts des Gesundheitswesens vom 29. Juli 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 560) ist die in § 32 Abs. 2 LuftVG enthaltene Zuständigkeit des Bundesministers des Innern auf den Bundesminister für das Gesundheitswesen übergegangen. Dieser gesetzlichen Regelung trägt die Änderung Rechnung.

Nummer 18

Vgl. zu Nummer 1 und Artikel 2 Nr. 3.

Nummer 19

Inhalt, Zweck und Ausmaß der Ermächtigungen wurden im Hinblick auf Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 GG näher bestimmt.

Nummer 20

Die Streichung ergibt sich aus der Änderung des § 1 Abs. 2. Da hiernach die Fallschirme Luftfahrzeuge sind, finden auch die Vorschriften des ersten und dritten Unterabschnittes auf sie Anwendung.

Nummer 21

Vgl. zu Nummer 5.

Nummer 22

Die Änderung der Strafvorschrift dient der Anpassung an die geänderte Vorschrift des § 25 Abs. 1 (vgl. Artikel 1 Nr. 7).

Nummer 23

Die Praxis hat gezeigt, daß auch im Luftverkehrsrecht ein Bedürfnis besteht, die Straf- und Bußgeldvorschriften nicht nur auf natürliche Personen zu beschränken. Diesem Bedürfnis entspricht die Einfügung der §§ 63 bis 65. Sie lehnen sich an entsprechende Vorschriften an (vgl. §§ 32 und 34 des Gesetzes zur Sicherstellung des Verkehrs vom 24. 8. 1965 [Bundesgesetzbl. I S. 927]). Die Einfügung des § 66 entspricht einem praktischen Bedürfnis. Da bisher nach § 63 OWiG die Landesbehörden ausschließlich für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Bereich der Luftfahrt zuständig waren, konnten die Bundesbehörden, die Bundesaufgaben auf dem Gebiet der Luftfahrt selbst wahrnehmen, die Ermittlung, Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nicht selbst vornehmen, sondern mußten dies den Landesbehörden überlassen. Diese Aufteilung der Zuständigkeiten ist sachlich nicht gerechtfertigt und führt zu Verwaltungsmehraufwand. § 66 entspricht der schon in Artikel 137 Nr. 3 des Entwurfs eines Einführungsgesetzes zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (Drucksache V/1319) vorgesehenen Regelung.

Zu Artikel 2

Das Änderungsgesetz enthält im wesentlichen Ergänzungen und Erweiterungen der in § 2 Abs. 1 aufgeführten Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes. Der Aufgabenkatalog ist zu ändern, weil durch das Gesetz zur Einfügung eines Artikels über die Luftverkehrsverwaltung in das Grundgesetz (11. Änderung des Grundgesetzes) vom 6. Februar 1961 (BGBl. I S. 65) und das Gesetz über Zuständigkeiten in der Luftverkehrsverwaltung vom 8. Februar 1961 (BGBl. I S. 69) die Luftverkehrsverwaltung neu geordnet wurde und dem Luftfahrt-Bundesamt im Rahmen der Neuordnung neue Aufgaben — insbesondere die Erteilung der Erlaubnisse an bestimmtes Luftfahrtpersonal — zugewiesen wurden.

Neugeordnet wird das Prüfwesen für Luftfahrtgerät, weil die derzeitige Regelung der Feststellung der Verkehrssicherheit (Lufttüchtigkeit) des Luftfahrtgeräts sowohl in materieller als auch in ver-

fahrensmäßiger Hinsicht nicht mehr den internationalen Verpflichtungen der Bundesrepublik entspricht und durch die technische Entwicklung in wesentlichen Teilen überholt ist. Zur Neuordnung des Prüfwesens ist eine grundlegende Neufassung der Vorschriften der Prüfordnung für Luftfahrtgerät (PLG) vom 21. August 1936 (Nachrichten für Luftfahrer S. 639) erforderlich.

Die Neufassung der Prüfordnung wird gleichzeitig mit diesem Änderungsgesetz in Kraft gesetzt werden. Die Prüfung oder Überwachung der Prüfungen nach Maßgabe der Prüfordnung für Luftfahrtgerät sowie die Zuständigkeit für die Verkehrszulassung der Ballone, Segelflugzeuge und deren Startwinden wird dem Luftfahrt-Bundesamt durch dieses Gesetz als weitere Aufgabe übertragen. Mit aufgenommen sind ferner einige weitere Aufgaben, die dem Luftfahrt-Bundesamt seit Inkrafttreten des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt im Verwaltungswege übertragen wurden.

Nummer 1

Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist der gesamte § 2 neu gefaßt. Inhaltlich unverändert übernommen sind die Regelungen in Absatz 1 Nr. 2, 4, 13 und 14 (bisher Nr. 1, 3, 8 und 9).

Die Änderungen gegenüber der bisherigen Fassung werden nachstehend erläutert und begründet:

Allgemeines

Von dem bisherigen abschließenden Aufgabenkatalog muß abgegangen werden, weil die Luftverkehrsverwaltung nach Artikel 87 d des Grundgesetzes in bundeseigener Verwaltung geführt wird und der Bundesminister für Verkehr ohnehin die Möglichkeit hat, im Rahmen seiner Organisationsgewalt dem Luftfahrt-Bundesamt weitere Aufgaben des Bundes, die nicht den Ländern im Rahmen der Auftragsverwaltung obliegen, zu übertragen.

Zu Absatz 1 Nr. 1

Die wesentlichste Änderung gegenüber den bisherigen Aufgaben liegt darin, daß dem Luftfahrt-Bundesamt die Prüfung und Überwachung der Prüfungen zur Feststellung der Verkehrssicherheit (Lufttüchtigkeit) des Luftfahrtgeräts nach Maßgabe der Prüfordnung für Luftfahrtgerät übertragen wird. Eine Änderung der Organisationsform der für die Prüfung zuständigen Stelle ist neben der umfassenden Umgestaltung der materiellen Vorschriften über die Prüfung des Luftfahrtgeräts insbesondere deswegen erforderlich, weil der Ausgangspunkt der alten Prüfordnung für Luftfahrtgerät, daß die Prüfstelle alle Prüfungen selbst durchführt, nicht mehr aufrechterhalten werden kann. Nach der Richtlinie Nr. 3.1.2 Teil II des Anhanges 8 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 411) (sog. ICAO-Abkommen) sind die Prüfungen lückenlos während der Entwicklung und Herstellung durchzuführen. Das gleiche gilt für die Instandhaltung wegen der vornehmlich im letzten Jahrzehnt eingetretenen Komplizierung des Luftfahrtgeräts. Eine Verlagerung der Prüfungen in die Betriebe ist daher unerläßlich.

Nach der Neuordnung des Prüfwesens werden die Musterprüfungen im wesentlichen von den Entwicklungsbetrieben, die Stückprüfungen von den Herstellungsbetrieben und die Nachprüfungen von luftfahrttechnischen Betrieben durchgeführt. Die Betriebe bedürfen hierfür der Anerkennung durch das Luftfahrt-Bundesamt. Die Prüfungen werden entweder vom Luftfahrt-Bundesamt selbst durchgeführt oder überwacht. Für diese Regelung des Prüfwesens sprechen folgende Gründe:

1. In der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg lag die Zuständigkeit für die Prüfung und Zulassung des Luftfahrtgeräts in der Hand eines staatlichen Organs. Diese Regelung hat sich bewährt.

2. Nach 1945 wurden Prüfung und Zulassung getrennt und die Zuständigkeit für die Prüfungen der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) und der Deutschen Forschungsanstalt für Luftfahrt (DFL) durch die Anerkennung als Prüfstellen im Sinne des § 3 Abs. 1 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt übertragen. Maßgebend hierfür war die Erwägung, daß zur Durchführung der Prüfungen qualifiziertes wissenschaftlich-technisches Personal und kostspielige wissenschaftliche Einrichtungen erforderlich seien, die bei der DVL und der DFL zur Verfügung standen. Die wissenschaftlichen Institute der DVL und der DFL sollten die Musterprüfungen durchführen, für die Stück- und Nachprüfungen wurde eine gemeinsame Zentralstelle mit nachgeordneten Bezirksstellen geschaffen.

   Diese Prüforganisation hat sich aus folgenden Gründen nicht bewährt:

   a) die Einflußmöglichkeit der Zulassungsstelle auf die Prüfung ist zu schwach, weil die Prüfstellen nicht weisungsgebunden sind.

   b) Die Verantwortung für die Lufttüchtigkeit des Geräts ist auf mehrere Stellen verteilt und kann nicht immer genügend klar abgegrenzt werden.

   c) Dem Luftfahrt-Bundesamt, das die Einzelheiten zur Durchführung der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften zu regeln hat, fehlt die notwendige Verbindung mit der Praxis.

   d) Die Prüfstellen können die Bundesrepublik gegenüber ausländischen Behörden und in internationalen Organisationen nicht selbständig vertreten.

   e) Der bei der Anerkennung der DVL und der DFL als Prüfstellen beabsichtigte Zweck, durch Einschaltung der bestehenden wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen Kosten einzusparen, ist nicht erreicht worden. Die mit der Prüfung befaßten Stellen der DVL und der DFL (Musterprüfstelle der DVL, Musterprüfstelle der DFL, gemeinsame Zentrale für Stück- und Nachprüfung) haben sich

weitgehend verselbständigt. Die wissenschaftlichen Institute werden nur für spezielle Prüfarbeiten eingeschaltet, weil die für die Musterprüfung notwendigen Nachweise von den Herstellern selbst erbracht werden. Für die Abnahme der Musterprüfung benötigt die Prüfstelle keine eigenen Prüfeinrichtungen.

f) Die Aufgliederung der Prüf-, Überwachungs- und Zulassungsaufgaben auf mehrere Stellen hat einen erhöhten Aufwand an Personal, insbesondere der hochwertigen Fachkräfte und des Führungspersonals sowie erhöhte Sachkosten zur Folge.

3. Die Neuordnung des Prüfwesens vermeidet die unter 2. aufgeführten Nachteile und bringt folgende weiteren Vorteile:

   a) Die Zulassungsstelle, für die bei Vorliegen der Voraussetzungen Zulassungszwang besteht, wird von privaten Prüfstellen unabhängig, für die eine gesetzliche Betriebspflicht nicht besteht (Streik, Verzicht auf Anerkennung).

   b) Die Zulassungsstelle kann sich wissenschaftlicher Institute als unabhängiger Gutachter bedienen.

   c) Durch die Schaffung einer einzigen vollqualifizierten Lufttüchtigkeitsbehörde wird erreicht, daß die Belange der deutschen Luftfahrt gegenüber ausländischen Stellen und in internationalen Organisationen in Fragen der Lufttüchtigkeit wirkungsvoller vertreten werden können als bei der bisherigen Regelung des Prüfwesens.

   d) Durch die weitgehende Verlagerung der Prüfungen in die Betriebe wird die Tätigkeit der Behörde im wesentlichen auf die Überwachung beschränkt.

   e) Die Zusammenfassung aller in der Zulassung, Prüfung und Überwachung tätigen Kräfte in einer Behörde ermöglicht es, das Nachwuchsproblem für den technischen Dienst in der Luftfahrtverwaltung durch die Einrichtung von Laufbahnen zu lösen.

   f) Durch Konzentration aller mit der Zulassung zusammenhängenden Aufgaben in einer Stelle werden Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit sowie Mehr- und Doppelarbeit, die sich bei der gegenwärtigen Organisationsform nicht vermeiden lassen, sowohl bei der Behörde als auch bei Industrie und Luftfahrzeughaltern beseitigt.

4. Die Wahrnehmung der sich durch die Neuordnung des Prüfwesens für Luftfahrtgerät ergebenden behördlichen Aufgaben erfordert eine Verstärkung des Personals des Luftfahrt-Bundesamtes um 46 Stellen. Die als Prüfstellen anerkannten Stellen hatten im Rechnungsjahr 1964 einen Personalbestand von 94 Stellen und verfügten daher über 48 Stellen oder 110 % mehr.

   Die Personaleinsparung von 48 Stellen beruht im wesentlichen darauf, daß durch die vorgesehene Verlagerung der Prüfungen in die anerkannten Betriebe die Tätigkeit der Behörden vornehmlich auf die Überwachung beschränkt wird und durch Zusammenfassung aller in der Zulassung und Überwachung tätigen Kräfte in einer Stelle die Verwaltungsarbeit vereinfacht wird.

   Die Mehrausgaben werden im wesentlichen ausgeglichen durch Mehreinnahmen, Wegfall der Zuwendungen an die bisherigen Prüfstellen für Luftfahrtgerät und Kürzung der Zuwendungen an die Deutsche Gesellschaft für Flugwissenschaften e. V. Einzelheiten können dem Bundeshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1967 Kapitel 12 16 und 12 17 entnommen werden.

Zu Absatz 1 Nr. 2 und 3

Die Zulassung des Luftfahrtgeräts umfaßt die Muster- und Verkehrszulassung.

Die Verkehrszulassung der Ballone, Segelflugzeuge und deren Startwinden wurde bisher gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG im Auftrag des Bundes von den Ländern erteilt. Eine Aufteilung der Zuständigkeiten für die Verkehrszulassung auf Bund und Länder ist fachlich jedoch nicht gerechtfertigt und würde nach der neuen Prüfordnung für Luftfahrtgerät dazu führen, daß auch die Überwachung der Nachprüfungen von Ballonen, Segelflugzeugen und deren Startwinden von den Ländern wahrgenommen werden müßte.

Dieses Änderungsgesetz sieht deshalb vor, daß die Verkehrszulassung aller Luftfahrtgeräte durch das Luftfahrt-Bundesamt erfolgt.

Eine entsprechende Änderung des § 31 Abs. 2 LuftVG ist in Artikel 1 Nr. 13 durch Streichung der bisherigen Nummer 1 vorgesehen.

Die Wahrnehmung der zusätzlichen Aufgabe der Verkehrszulassung der Ballone, Segelflugzeuge und deren Startwinden wird eine weitere Verstärkung des Personals des Luftfahrt-Bundesamtes um 3 Stellen erfordern.

Zu Absatz 1 Nr. 4 bis 9

Diese Vorschriften enthalten die Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes auf dem Gebiet der Erteilung der Erlaubnisse an Luftfahrtpersonal und Luftfahrerschulen, die dem Luftfahrt-Bundesamt im Rahmen der Neuordnung der Luftverkehrsverwaltung zugewiesen wurden. Dem Luftfahrt-Bundesamt obliegt die Erteilung der Erlaubnis für das Luftfahrtpersonal, dessen Tätigkeit nach § 4 LuftVG in Verbindung mit §§ 20 und 21 der LuftVZO erlaubnispflichtig ist. Ausgenommen ist das Luftfahrtpersonal, dessen Erlaubnis gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG im Auftrage des Bundes von den Ländern erteilt wird, sowie die Bordfunker, für deren Erlaubnis die Bundesanstalt für Flugsicherung zuständig und der Bundesgrenzschutz, für den der Bundesminister für Verkehr Erlaubnisbehörde ist. Zur Aufgabe des Luftfahrt-Bundesamtes gehört ferner

die Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung der in seine Zuständigkeit fallenden Luftfahrer in Luftfahrerschulen nach § 5 LuftVG in Verbindung mit § 30 LuftVZO sowie die Erteilung der Besatzungsausweise für Fluglinienpersonal als Paßersatz nach § 1 Abs. 1 Nr. 8 der Verordnung über Reiseausweise als Paßersatz und über die Befreiung vom Paß- und Sichtvermerkszwang (Paßverordnung) in der Fassung vom 12. Dezember 1963 (Bundesgesetzbl. I S. 1016). Die Einfügung der Nummer 6 entspricht der Änderung des § 31 Abs. 2 Nr. 2 LuftVG (vgl. zu Artikel 1 Nr. 13).

Zu Absatz 1 Nr. 10

Die Abnahme der Prüfungen zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung durch die Erlaubnisbehörden der Länder führte zu einem unterschiedlichen Leistungsstand der Bewerber. Wegen der besonderen Bedeutung der Instrumentenflugberechtigung für die Sicherheit des Luftverkehrs werden nunmehr diese Prüfungen ausschließlich vom Luftfahrt-Bundesamt durchgeführt.

Zu Absatz 1 Nr. 11

Der Bundesminister für Verkehr erläßt nicht nur Bau- und Prüfvorschriften, sondern nach § 32 Abs. 1 Nr. 2 LuftVG auch Betriebsvorschriften für Luftfahrtgerät. Die Vorarbeiten hierfür werden vom Luftfahrt-Bundesamt geleistet. Ferner obliegen dem Luftfahrt-Bundesamt die Vorarbeiten für den Erlaß von Vorschriften und Richtlinien für die Ausbildung und Prüfung von Luftfahrtpersonal.

Zu Absatz 1 Nr. 12

Die bisherige Fassung hat sich als zu eng erwiesen. Die Unfalluntersuchung bezweckt in erster Linie die Verhütung zukünftiger Unfälle. Um klarzustellen, daß das Luftfahrt-Bundesamt auch zum Zwecke der Unfallverhütung tätig werden kann, wurde Nummer 12 weiter gefaßt.

Zu Absatz 1 Nr. 15

Die Sammlung und Sichtung von Berichten und sonstigen Unterlagen durch das Luftfahrt-Bundesamt kann nicht auf die Luftfahrttechnik beschränkt bleiben, sondern ist auf die neuen Aufgabengebiete zu erweitern.

Zu Absatz 1 Nr. 16 und 17

Die Vorschriften geben dem Luftfahrt-Bundesamt die gesetzlichen Grundlagen für seine Aufgaben als Aufsichtsbehörde (§§ 36 und 65 LuftVZO) und als Gutachterstelle (§ 31 Abs. 4 LuftVG in Verbindung mit § 32 Abs. 3 und § 62 Abs. 3 LuftVZO).

Nummer 2

Die Streichung des § 3 beruht auf der Neufassung der Prüfordnung für Luftfahrtgerät. Da Artikel 1 Nr. 13 und Artikel 2 Nr. 1 vorsehen, daß das Luftfahrt-Bundesamt sowohl für die Zulassung als auch für die Prüfung oder Überwachung der Prüfungen des Luftfahrtgeräts zuständig ist, kann § 4 ebenfalls gestrichen werden.

Nummer 3

Nach § 32 Abs. 3 Satz 2 LuftVG bedürfen auch die Betriebsvorschriften für Luftfahrtgerät nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie von dem in § 5 Abs. 2 vorgesehenen Ausschuß dem Bundesminister für Verkehr zum Erlaß vorgeschlagen werden. In § 3 Abs. 2 sind daher die Betriebsvorschriften mit aufzuführen.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Artikel 1**

   Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

   „2. In § 1 Abs. 2 werden nach dem Wort „Segelflugzeuge," das Wort „Motorsegler," und nach dem Wort „Drachen," das Wort „Fallschirme," eingefügt.

   Begründung

   Anpassung an die einschlägige Vorschrift der Luftverkehrszulassungsordnung.

2. **Artikel 3** ist wie folgt zu fassen:

   „Artikel 3

   Dieses Gesetz mit Ausnahme der Artikels 2 gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes, soweit in diesen Rechtsverordnungen die Geltung in Berlin nicht ausdrücklich ausgeschlossen wird. Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

   Begründung

   Übliche Fassung der Berlin-Klausel, modifiziert wegen der Nichtgeltung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt und der Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin.